



Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Evaluering af CykelBus'ter projektet

Efterundersøgelse: Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen et år efter projektforsøget, maj 1997

Hovgesen, Henrik Harder; Lahrmann, Harry; Lohmann-Hansen, Anker; Stephansen, Maria Helledi

Publication date:
1999

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Hovgesen, H. H., Lahrmann, H., Lohmann-Hansen, A., & Stephansen, M. H. (1999). *Evaluering af CykelBus'ter projektet: Efterundersøgelse: Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen et år efter projektforsøget, maj 1997*. Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet. ISP-Skriftserie Nr. nr. 246

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Trafikforskningsgruppen
Aalborg Universitet



Evaluering af CykelBus'ter projektet

Efterundersøgelse

Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen et år efter projektforsløbet,
maj 1997

Trafikforskningsgruppen
Aalborg Universitet
1999

Udgiver:

Trafikforskningsgruppen
Institut for Samfundsudvikling og Planlægning
Aalborg Universitet
Fibigerstræde 11
9220 Aalborg Øst
Tlf. 96 35 83 75
Fax. 98 15 35 37
WWW: <http://www.i4.auc.dk/TRG/>

Titel:

Evaluering af CykelBus'ter projektet: Efterundersøgelse - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen et år efter projektforløbet, maj 1997

Tekst af:

Hovgesen, Henrik Harder
Lahrman, Harry
Lohmann-Hansen, Anker
Stephansen, Maria Helledi

Bestilles hos:

Institut for Samfundsudvikling og Planlægning
Fibigerstræde 11
9220 Aalborg Øst
Tlf. 96 35 83 52

Tryk:

Aalborg Universitet

ISP skriftserie nr.: 246

ISSN: 1397-3169

Indholdsfortegnelse

Forord

1. Indledning.....	5
1.1 CykelBus'ter projektet.....	5
1.2 CykelBus'terne.....	5
1.3 Forskningsprogram og evaluering af CykelBus'ter projektet.....	5
2. Resultater fra efterundersøgelsen.....	8
2.1 Transportmiddelvalg efter projektets afslutning.....	8
Hovedresultater.....	8
Bil – frekvenstabeller.....	9
Bus – frekvenstabeller.....	9
2.2 Transportvaner efter projektets afslutning.....	9
Hovedresultater.....	9
De tidligere CykelBus'tere – frekvenstabel.....	10
De øvrige voksne i husstanden – frekvenstabeller.....	10
Børnene i husstanden – frekvenstabeller.....	11
2.3 Påvirkning af projektdeltagerne fremover.....	12
Hovedresultater.....	12
Årsag til medvirken i projektet – frekvenstabel.....	13
CykelBus'ter fremover? – frekvenstabeller.....	13
Helbredsfaktorer og forandringer – frekvenstabeller.....	16

Bilag: Spørgeskema, maj 1997

Forord

CykelBus'ter projektet i Århus, med forløb fra 1. maj 1995 til 1. maj 1996, er etableret af Århus Kommune i samarbejde med Miljøstyrelsen. Gennem projektføreløbet har følgende samarbejdspartnere været involveret:

Vejkontoret i Århus Kommune, Miljøstyrelsen, Transportrådet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Hjerteforeningen, Århus Sporveje, Dansk Cyklist Forbund, Cykelhandlerne Centralforening, Århus Sundhedsråd, Århus Politi, Institut for Trafik, Turist og Regional Økonomi ved Handelshøjskolen i København og CykelBus'terne.

Af rapportering og evaluering af CykelBus'ter projektet foretages af Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, med økonomisk støtte fra Transportrådet.

Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet,

november, 1999

1. Indledning

1.1 CykelBus'ter projektet

CykelBus'ter projektet i Århus har sit udgangspunkt i de stigende problemer med luftforurening, trafikpropper og parkering i byerne, og Miljøstyrelsen har derfor fundet det relevant at støtte projektet med tilskud fra Trafik- og Miljøpuljen. Formålet har været at undersøge, i hvilket omfang der, gennem en massiv påvirkningsindsats over for vanebilister, kan flyttes persontrafik fra bil til primært cykel og bus – heraf navnet "CykelBus'ter". Samtidig er formålet, at perspektivere resultaterne af CykelBus'ter projektet dels til Århus og dels til hele landet.

Da erfaringer viser, at informationskampagner ikke har kunnet overbevise bilister om, at cyklen og bussen er et godt alternativ til bilen, er virkemidlerne i CykelBus'ter projektet baseret på en meget kontant udgave af gulerodsprincippet. Hver CykelBus'ter har således fået stillet en ny cykel og forskelligt tilbehør gratis til rådighed, ligesom de har haft adgang til gratis klippekort til Århus Sporvejes busser. Til gengæld har projektdeltagerne forpligtet sig til igennem ét år at gøre deres bedste for at lade bilen stå. Samtidig skal de medvirke til forskningsprogrammets gennemførelse ved at besvare spørgeskemaer og lignende.

1.2 CykelBus'terne

Forsøgsgruppen består af 175 bilister, som dagligt pendler mellem bopælen i forstæderne og arbejdspladsen i Århus centrum, hvilket vil sige, at de har en transportafstand på mellem to og otte kilometer. CykelBus'terne kan karakteriseres ved:

- At de selv har meldt sig til at deltage i projektet.
- At de er udvalgt ud af en samlet ansøgerskare på ca. 1.700 personer efter en flertrinsprocedure, som sikrer en rimelig demografisk og geografisk fordeling.
- At de dagligt pendler i bil mellem Århus' forstæder og Århus centrum.

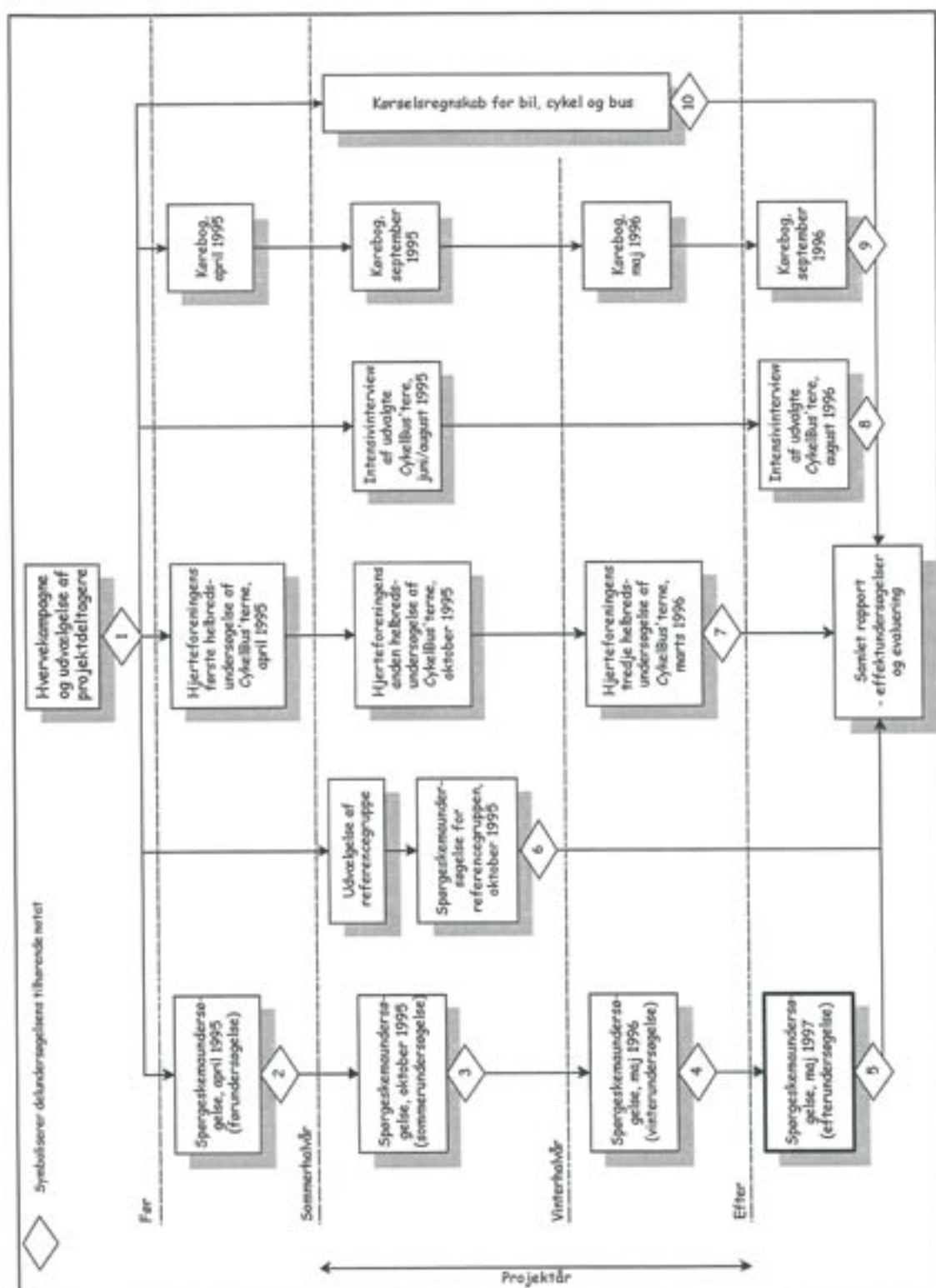
1.3 Forskningsprogram og evaluering af CykelBus'ter projektet

Transportrådet finansierer en løbende evaluering af CykelBus'ter projektet. Evalueringen foretages af Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet. Forskningsprogrammet består af seks delundersøgelser:

- Udvalgelse af projektdeltagere
- Spørgeskemaundersøgelser
- Helbredsundersøgelser
- Intensivinterview
- Kørebogsanalyse
- Analyse af kørselsregnskab for bil, bus og cykel.

Projektforløbet ses af efter_figur 1, og heraf fremgår ligeledes numrene på notaterne, hvori de forskellige delundersøgelser evalueres. Efter figuren oplystes titlerne på notaterne.

Efter_figur 1: Projektforløb.



- Notat 1: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Rekruttering af CykelBus'tere fra januar til marts 1995".
- Notat 2: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Førundersøgelse - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen før projektstart, april 1995".
- Notat 3: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Sommerundersøgelse - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen efter projektførløbets sommerperiode, oktober 1995".
- Notat 4: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Vinterundersøgelse - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen efter projektførløbets vinterperiode, maj 1996".
- Notat 5: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Efterundersøgelse - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen et år efter projektførløbet, maj 1997".
- Notat 6: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Referencegruppe - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen af en referencegruppe, oktober 1995".
- Notat 7: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Helbredsundersøgelse - Resultater fra helbredsundersøgelser, april 1995, oktober 1995 og marts 1996".
- Notat 8: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Interview med 7 CykelBus'tere, juni/august 1995 og august 1996".
- Notat 9: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Kørebøger - Detaljerede analyser af CykelBus'ternes faktiske transportadfærd".
- Notat 10: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Kørselsregnskab - Analyser af CykelBus'ternes faktiske brug af bil, bus og cykel".

Samlet rapport: "CykelBus'ter projektet i Århus - Evaluering".

Endelig skal nævnes, at figurene i hvert notat navngives således, at det er muligt at differentiere mellem samme type figur i forskellige notater. På denne måde kan der i ét notat lettere henvises til figurer i et andet notat. Navngivningen af figurer i de forskellige notater er som følger:

Notat 1: Rekrut_figur, Notat 2: Før_figur, Notat 3: Sommer_figur, Notat 4: Vinter_figur, Notat 5: Efter_figur, Notat 6: Ref_figur, Notat 7: Helbred_figur, Notat 8: Interview_figur, Notat 9: Kørebog_figur og Notat 10: Kørsel_figur.

2. Resultater fra efterundersøgelsen

Spørgeskemaundersøgelserne er foretaget i forskellige faser med den hensigt at kunne afdække eventuelle forskelle i CykelBus'ernes svar henholdsvis før, under og efter forsøgsperioden.

Nærværende notat omhandler den opfølgende spørgeskemaundersøgelse, som er foretaget i maj 1997, ét år efter CykelBus'ter projektets afslutning. Der er indkommet 134 svar, og der er nu 158 CykelBus'tere tilbage, hvilket giver en svarprocent på 85.

Spørgeskemaundersøgelsen skal primært afdække, hvorledes CykelBus'terne agerer efter CykelBus'ter projektets afslutning for at kunne belyse, hvorvidt CykelBus'terne fortsætter CykelBus'ter livet, eller om de falder tilbage i de gamle vaner. Følgende er temaerne:

- Transportmiddelvalg efter projektets afslutning.
- Transportvaner efter projektets afslutning.
- Påvirkning af projektdeltagerne fremover.

I det følgende beskrives resultaterne fra denne sidste spørgeskemaundersøgelse opdelt på hver af 3 ovenstående kategorier. For hver kategori beskrives først hovedresultaterne og dernæst gengives de tilhørende frekvenstabeller. Spørgeskemaet er vedlagt bagest i notatet og ved hver frekvenstabel henvises til det/de tilhørende spørgsmål i spørgeskemaet.

2.1 Transportmiddelvalg efter projektets afslutning

Hovedresultater

Bil: CykelBus'ernes bilejerskab har ændret sig i løbet af projektperioden uden, at der dog er signifikant forskel på bilejerskabet i før-, sommer-, vinter- og efterperioden¹. Hos ca. 20% af CykelBus'ter husstandene har bilrådigheden ændret sig.

Under "højcykel-perioden", det vil sige henover sommeren 1995, falder det gennemsnitlige antal biler pr. husstand, men om vinteren og efter projektets afslutning stiger antallet af biler pr. husstand. Dette selvom enkelte CykelBus'tere nu helt har afskaffet bilen. CykelBus'ter projektet har altså ikke medvirket til at reducere bilejerskabet.

Bus: Én enkelt CykelBus'ter har månedskort til bus efter projektets afslutning, mens cirka halvdelen har klippekort. CykelBus'terne bruger dermed ikke den kollektive transport i større omfang efter projektets afslutning, hvilket desuden ses af, at over 60% af de tidligere projektdeltagere kører med Århus Sporveje sjældnere end én gang om måneden.

¹ En χ^2 -test for homogenitet viser specifikt, at der ved et signifikansniveau på 0,05 ikke er signifikant forskel på bilejerskabet i de fire projektperioder ($P = 0,24$).

Bil – frekvenstabeller

Efter figur 2: Antal biler i CykelBus'ernes husstande (Spørgsmål 3).

	Førperioden		Sommerperioden		Vinterperioden		Efterperioden	
	Antal	[%]	Antal	[%]	Antal	[%]	Antal	[%]
Ingen	0	0	0	0	2	2	3	2
1 bil	112	84	116	87	107	80	104	78
2 biler	22	16	18	13	24	18	26	19
3 biler	0	0	0	0	0	0	1	1
Antal svar i alt	134	100	134	100	133	100	134	100
Antal biler pr. husstand	1,16		1,13		1,17		1,19	

Efter figur 3: Ændringer i bilrådighed gennem projektperioden skyldes øget brug af CykelBus'ere cykel (Spørgsmål 4).

	Antal	Antal i %
Ja	8	31
Nej	18	69
I alt	26	100

Bus – frekvenstabeller

Efter figur 4: Månedskort eller klippekort til rådighed for de tidligere CykelBus'ere (Spørgsmål 9).

	Månedskort		Klippekort	
	Antal	[%]	Antal	[%]
Ja	1	1	69	53
Nej	106	99	62	47
I alt	107	100	131	100

Efter figur 5: Hyppighed af ture med Århus Sporveje (Spørgsmål 8).

	Antal	Antal i %
Dagligt eller næsten dagligt	4	3
En eller flere gange om ugen	10	8
En eller flere gange om måneden	35	27
Sjældnere	46	36
Aldrig	34	26
I alt	129	100

2.2 Transportvaner efter projektets afslutning

Hovedresultater

De tidligere CykelBus'ere: Efterundersøgelsen viser, at de fleste ture ét år efter projektets afslutning foregår i bil, bortset fra ture til og fra arbejde, hvor der er en lille overvægt af ture på cykel. Erhvervsture, besøgsture til venner og til fritidsaktiviteter er de ture, der oftest foregår i bil.

De øvrige voksne i husstanden: Stort set det samme billede gør sig gældende for de øvrige voksne i husstanden, dog med den undtagelse, at voksen 2 hyppigere er passager i bilen end CykelBus'eren.

Børnene i husstanden: Børnene i husstandene er oftest passagerer i bil eller kører på cykel. Det gælder især for de større børn, at bussen spiller en vis rolle.

De tidligere CykelBus'ere – frekvenstabeller

Efter figur 6: Gennemsnitlig procentfordeling af antal ture på en almindelig hverdag i maj måned 1997 for de tidligere CykelBus'ere opgjort i forhold til transportmiddelvalg og turformål (Spørgsmål 6).

	Bilfører	Passager i bil	Bus	Cykel/ knallert	Gang	I alt	Antal svar i alt
	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	
Ture til/fra arbejde	43	3	5	48	1	100	109
Ture til/fra uddannelse	46	4	9	35	6	100	22
Ture til/fra indkøb/bank/læge	51	3	2	30	14	100	108
Følge til/fra børnehaven eller skole	51	1	0	28	20	100	50
Ture til/fra besøg hos venner	62	14	4	13	7	100	111
Ture til/fra fritidsaktiviteter	56	4	3	32	5	100	87
Erhvervsture	79	6	5	4	6	100	45
Gennemsnit i alt	55	6	4	27	8	100	-
Bilture i alt	61						

De øvrige voksne i husstanden – frekvenstabeller

Efter figur 7: Gennemsnitlig procentfordeling af antal ture på en almindelig hverdag i maj måned 1997 for voksen 2 opgjort i forhold til transportmiddelvalg og turformål (Spørgsmål 6).

	Bilfører	Passager i bil	Bus	Cykel/ knallert	Gang	I alt	Antal svar i alt
	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	
Ture til/fra arbejde	40	9	11	35	5	100	80
Ture til/fra uddannelse	46	8	12	31	3	100	19
Ture til/fra indkøb/bank/læge	50	15	4	17	14	100	92
Følge til/fra børnehaven eller skole	49	5	5	22	19	100	46
Ture til/fra besøg hos venner	42	37	4	8	9	100	91
Ture til/fra fritidsaktiviteter	42	16	3	22	17	100	59
Erhvervsture	68	11	9	8	4	100	22
Gennemsnit i alt	46	17	6	20	11	100	-
Bilture i alt	63						

Efter figur 8: Gennemsnitlig procentfordeling af antal ture på en almindelig hverdag i maj måned 1997 for voksne 3 opgjort i forhold til transportmiddelvalg og turformål (Spørgsmål 6).

	Bilfører	Passager i bil	Bus	Cykel/ knallert	Gang	I alt	Antal svar i alt
	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	
Ture til/fra arbejde	32	4	33	28	3	100	8
Ture til/fra uddannelse	42	7	39	12	0	100	6
Ture til/fra indkøb/bank/læge	43	2	23	22	10	100	6
Følge til/fra børnehave eller skole	100	0	0	0	0	100	1
Ture til/fra besøg hos venner	27	21	21	22	9	100	10
Ture til/fra fritidsaktiviteter	19	15	34	26	6	100	8
Erhvervsture	-	-	-	-	-	-	-
Gennemsnit i alt	34	10	28	23	5	100	-
Bilture i alt	44						

Børnene i husstanden – frekvenstabeller

Efter figur 9: Gennemsnitlig procentfordeling af antal ture på en almindelig hverdag i maj måned 1997 for barn 1 opgjort i forhold til transportmiddelvalg og turformål (Spørgsmål 7).

	Passager i bil	Bus	Knallert	Cykel	Gang	I alt	Antal svar i alt
	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	
Ture til/fra pasning/skole/uddannelse	30	14	0	37	19	100	56
Ture til/fra indkøb/bank/læge	53	7	0	25	15	100	45
Ture til/fra besøg hos venner	41	10	0	31	18	100	55
Følge til/fra fritids- og sportsaktiviteter	31	17	0	36	16	100	44
Ture til/fra fritidsarbejde	15	10	0	70	5	100	10
Ture i forbindelse med fritidsarbejde (avisbud)	0	0	0	100	0	100	3
Gennemsnit i alt	37	12	0	35	16	100	-

Efter figur 10: Gennemsnitlig procentfordeling af antal ture på en almindelig hverdag i maj måned 1997 for barn 2 opgjort i forhold til transportmiddelvalg og turformål (Spørgsmål 7).

	Passager i bil	Bus	Knallert	Cykel	Gang	I alt	Antal svar i alt
	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	
Ture til/fra pasning/skole/uddannelse	39	9	0	32	20	100	28
Ture til/fra indkøb/bank/læge	65	2	0	19	14	100	22
Ture til/fra besøg hos venner	47	1	0	30	22	100	28
Ture til/fra fritids- og sportsaktiviteter	45	4	0	34	17	100	18
Ture til/fra fritidsarbejde	0	0	0	50	50	100	1
Ture i forbindelse med fritidsarbejde (avisbud)	-	-	-	-	-	-	-
Gennemsnit i alt	48	4	0	29	19	100	-

Efter figur 11: Gennemsnitlig procentfordeling af antal ture på en almindelig hverdag i maj måned 1997 for barn 3 opgjort i forhold til transportmiddelvalg og turformål (Spørgsmål 7).

	Pas- sager i bil	Bus	Knal- lert	Cykel	Gang	I alt	Antal svar i alt
	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	
Ture til/fra pasning/skole/uddannelse	43	0	0	46	11	100	5
Ture til/fra indkøb/bank/læge	100	0	0	0	0	100	1
Ture til/fra besøg hos venner	17	0	0	33	50	100	3
Følge til/fra fritids- og sportsaktiviteter	25	0	0	75	0	100	2
Ture til/fra fritidsarbejde	0	0	0	100	0	100	1
Ture i forbindelse med fritidsarbejde (avisbud)	0	0	0	100	0	100	1
Gennemsnit i alt	35	0	0	48	17	100	-

2.3 Påvirkning af projektdeltagerne fremover

Hovedresultater

Årsag til medvirken i projektet: De fleste CykelBus'ere angiver, at de forventede at få et bedre helbred og mere motion, som vigtigste årsag til, at de meldte sig som CykelBus'ere. Endvidere har den gratis cykel samt den gratis busadgang kombineret med det supplerende udstyr haft en relativ stor tiltrækningskraft. Hensynet til miljøet samt mulighederne for at reducere familiens transportomkostninger har derimod haft en mere begrænset betydning for deltagelsen.

CykelBus'ere fremover: To tredjedele af projektdeltagerne angiver, at de er fortsat med at cykle efter projektets ophør og har som sådan helt eller delvist opretholdt CykelBus'ere livet. Hovedargumentet herfor er, at de føler, deres helbred bliver bedre. Samtidig angives det som noget meget betydende, at livet som CykelBus'ere har været foreneligt med jobbet. Derudover betyder det også noget, at de sparer penge ved at cykle, og at CykelBus'ere livet er foreneligt med familielivet.

Den tredjedel, der ikke cykler efter projektets ophør, nævner udsagnet "livet som CykelBus'ere var ikke foreneligt med min jobfunktion" som den primære begrundelse for, at de ikke fortsatte livet som CykelBus'ere i kølvandet på projektets afslutning, men også vejrliget har haft væsentlig betydning. Tilsvarende gælder om udsagnene; "jeg mener ikke, at livet som CykelBus'ere var foreneligt med familielivet" og "jeg brugte for megen tid på at cykle mellem arbejde/uddannelsessted og bopæl".

29 af de reelt ophørte CykelBus'ere angiver, hvornår de stoppede med at cykle. Heraf stoppede cirka en tredjedel fra april til juni 1996, hvilket er månederne lige omkring projektets ophør. Derudover er en del stoppet i løbet af efterårsperioden samme år, hvilket formentlig kan tilskrives vejrskift.

Spørgsmål fra Hjerteforeningen: Undersøgelsen viser, at kun få CykelBus'ere har ændret kost- og rygevaner, mens over halvdelen har ændret deres hverdag i forhold til motion.

Årsag til medvirken i projektet – frekvenstabel

Efter figur 12: Årsag til at CykelBus'erne har valgt at deltage i projektet. CykelBus'erne har anført prioriterede værdier i intervallet 6 til 1. Udsagnet med værdien 6 har størst betydning og udsagnet med værdien 1 mindst betydning (Spørgsmål 5).

	6	5	4	3	2	1	I alt	Antal svar i alt	Middel- værdi
	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]		
Ægtefællen/familien syntes det var en god idé, at jeg begyndte som CykelBus'ter	12	8	12	13	10	45	100	129	2,6
Jeg ville gerne spare på familiens samlede transportomkostninger	5	18	12	23	24	18	100	129	3,0
CykelBus'ter livet kunne godt forenes med familiens andre daglige aktiviteter	4	9	20	24	33	10	100	128	3,0
Jeg ville gerne have et bedre helbred, mere motion	59	18	7	5	1	10	100	133	5,0
Jeg ville gerne tage hensyn til miljøet (forureningen) i Århus	2	19	28	20	16	15	100	131	3,3
Jeg syntes, at tilbudet om at få en gratis cykel og buskort med supplerende udstyr var økonomisk fordelagtigt	17	22	23	13	10	15	100	131	3,8

CykelBus'ter fremover? – frekvenstabeller

Efter figur 13: Er fortsat med at cykle eller køre i bus på turen mellem bopæl og arbejdsplads efter CykelBus'ter projektets ophør (Spørgsmål 10).

	Antal	Antal i %
Ja	87	67
Nej	42	33
I alt	129	100

Efter figur 14: Tidspunkt for, hvornår de projektdeltagere, der ikke er fortsat med at cykle, valgte at stoppe som CykelBus'ter – altså ophørte med at bruge cykel/bus til/fra arbejde (Spørgsmål 10).

År	Måned	Antal	Antal i %
1995	Oktober	1	3
1996	Marts	1	3
	April	3	11
	Maj	2	7
	Juni	5	18
	Juli	1	3
	August	3	11
	September	4	14
	Oktober	6	21
	November	1	3
1997	April	1	3
	Maj	1	3
I alt		29	100

Efter figur 15: De tidligere CykelBus'teres vurdering af følgende udsagn som begrundelse for, at de er fortsat CykelBus'ter livet efter projektets ophør. CykelBus'terne har rangordnet udsagnene fra 10 til 1. Udsagnet med værdien 10 har størst betydning og udsagnet med værdien 1 mindst betydning (Spørgsmål 12).

	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	I alt	Antal svar i alt	Mid-del-værdi
	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]		
Livet som CykelBus'ter er foreneligt med min jobfunktion	16	23	20	5	11	8	3	5	2	7	100	95	7,1
Jeg synes, det har betydning, om jeg bidrager til at øge luftforureningen med min bilkørsel	4	13	13	14	11	11	6	6	8	14	100	94	5,5
Jeg sparer penge ved at cykle	10	19	8	13	10	10	9	5	6	10	100	95	6,1
Jeg mener, at livet som CykelBus'ter er foreneligt med familielivet	4	15	14	16	12	11	6	12	6	4	100	94	6,0
Jeg føler, det er godt for mit helbred at cykle	63	12	8	7	1	2	0	3	0	4	100	96	8,8
Jeg synes ikke, at vejret ofte er for dårligt	1	5	4	9	22	12	15	12	12	8	100	95	4,7
Jeg er tryk og føler mig sikker ved trafikken på bolig-arbejdssted turen	2	1	4	10	5	16	13	25	12	12	100	95	4,0
Jeg synes, der er mange cykelstier	1	4	8	10	6	12	16	19	14	10	100	94	4,4
Jeg synes, at veje og stier er godt vedligeholdte	3	3	3	6	14	13	13	10	16	19	100	94	4,1
Ægtefællen/familien synes, det er en god idé, at jeg fortsætter som CykelBus'ter	6	2	10	3	11	7	13	6	15	27	100	94	3,9

Efter figur 16: De tidligere CykelBus'eres vurdering af følgende udsagn som begrundelse for, at de ikke fortsatte CykelBus'et livet efter projektets ophør. CykelBus'erne har rangordnet udsagnene fra 11 til 1. Udsagnet med værdien 11 har størst betydning og udsagnet med værdien 1 mindst betydning (Spørgsmål 11).

	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	1 alt	Antal svar i alt	Mid- del- værdi
	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]		
Livet som Cykel-Bus'et var ikke foreneligt med min jobfunktion	39	10	8	8	0	5	8	3	5	3	11	100	38	7,9
Jeg synes, det er uden betydning, om jeg bidrager til at øge luftforureningen med min bilkørsel	0	3	3	8	16	8	5	3	16	11	27	100	37	4,2
Jeg sparede ikke penge nok ved at cykle	5	3	0	8	13	11	14	14	8	8	16	100	37	4,9
Jeg mener ikke, at livet som Cykel-Bus'et var foreneligt med familielivet	13	13	16	11	3	10	13	8	3	0	10	100	38	7,0
Det betød ikke nok for mit helbred, at jeg cyklede	3	8	8	8	5	14	14	16	5	11	8	100	37	5,5
Jeg syntes, at vejret ofte var for dårligt	19	11	19	8	8	11	6	8	5	0	5	100	37	7,6
Jeg var utryk og følte mig usikker ved trafikken på bolig-arbejdssteden	11	5	3	8	14	3	5	8	16	16	11	100	37	5,3
Jeg syntes, der var for få cykelstier	3	5	19	14	14	8	3	5	13	8	8	100	37	6,1
Jeg syntes, at veje og stier var for dårligt vedligeholdte	3	5	5	14	16	8	13	14	3	11	8	100	37	5,6
Jeg brugte for meget tid på at cykle mellem arbejde/uddannelsessted og bopæl	8	22	11	5	11	8	5	11	5	3	11	100	37	6,7
Ægtefællen/familien syntes ikke, det var en god idé, at jeg fortsatte som CykelBus'et	13	3	3	5	0	3	0	3	11	19	40	100	37	3,8

Bemærk, at enkelte af de ophørte CykelBus'ere har svaret på spørgsmål 10 i stedet for spørgsmål 11 og indgår dermed i efter figur 15.

Helbreds faktorer og forandringer – frekvenstabeller

Efter figur 17: Opmærksom på betydningen af kost, rygning og motion efter afslutningen på CykelBus'ter projektet (Spørgsmål 13)

	Ja		Nej		I alt	
	Antal	[%]	Antal	[%]	Antal	[%]
Mere opmærksom på kost	71	55	59	45	130	100
Mere opmærksom på rygning	49	39	76	61	125	100
Mere opmærksom på motion	90	68	42	32	132	100

Efter figur 18: Ændringer af kost-, ryge- og motionsvaner i hverdagen efter afslutningen på CykelBus'ter projektet (Spørgsmål 14)

	Ja		Nej		I alt	
	Antal	[%]	Antal	[%]	Antal	[%]
Ændringer af kostvaner	51	39	79	61	130	100
Ændringer af rygevaner	14	11	112	89	126	100
Ændringer af motionsvaner	70	53	61	47	131	100

Bilag

Spørgeskema

maj 1997

Spørgsmål 1.

Navn: _____

Spørgsmål 2.

CykelBus'ternr.: _____

(Dit CykelBus'ter nummer står på din kontrakt)

Spørgsmål 3.

Bilrådighed, sæt et kryds der markerer det antal af biler din husstand dagligt havde rådighed over på nedenstående tidspunkter ?

	1 bil	2 biler	3 biler
1 april 1995	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 oktober 1995	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 maj 1996	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 maj 1997	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Spørgsmål 4. (Besvares kun hvis der har været ændringer i bilrådighed)

Skyldes ændringerne i antallet af biler hustanden havde rådighed over, deltagelsen i CykelBus'terprojektet ?

	Kryds:
Ja	<input type="checkbox"/>
Nej	<input type="checkbox"/>

Spørgsmål 5.

Angiv årsagen til at du ville være CykelBus'ter ?

Du skal nu rangordne følgende 6 udsagn med værdierne fra 1 til 6. Læs venligst alle udsagnene igennem før du rangordner dem. Udsagnet med værdien 6 har størst betydning og udsagnet med værdien 1 den mindste betydning. (NB.: alle felter skal have forskellige værdier):

	Skriv værdierne fra 1 til 6
Min ægtefælle/familie syntes, det var en god ide, at jeg begyndte som CykelBus'ter.	<input type="checkbox"/>
Jeg ville gerne spare på familiens samlede transportomkostninger.	<input type="checkbox"/>
CykelBus'terlivet kunne godt forenes med familiens andre daglige aktiviteter.	<input type="checkbox"/>
Jeg ville gerne have mere motion og dermed et bedre helbred.	<input type="checkbox"/>
Jeg ville gerne tage hensyn til miljøet bla. luftforureningen i Århus.	<input type="checkbox"/>
Jeg syntes at tilbudet om få en gratis cykel og buskort med supplerende udstyr var økonomisk fordelagtigt	<input type="checkbox"/>

Spørgsmål 6.

I det efterfølgende skema bedes du for hvert turformål og for hver voksen (personer på 18 år og derover) i husstanden anføre en ca. procentfordeling for antal ture på forskellige transportmidler. Turene skal være foretaget på almindelige hverdage i Århus, i maj måned 1997: Summen af procenttallene på tværs skal give 100 for hvert turformål og hver person. Se eventuelt det udfyldte eksempel bagest i spørgeskemaet. Er der mere end tre voksne i husstanden, så fortsæt på en kopi af skemaet.

	Voksen 1 (dig selv)					Voksen 2					Voksen 3				
Fornavn	Bil-fører	Bilpassager	Bus	Cykel/knallert	Gang	Bil-fører	Bilpassager	Bus	Cykel/knallert	Gang	Bil-fører	Bilpassager	Bus	Cykel/knallert	Gang
Transportmiddelvalg fordelt på turformål															
Ture til og fra arbejde															
Ture til og fra uddannelse															
Ture til og fra indkøb/bank/læge															
Følge til og fra børnehave/skole mv.															
Ture til og fra besøg hos venner															
Ture til og fra fritids- og sportsaktiviteter															
Erhvervsture															

Spørgsmål 7

Udfyld på samme måde følgende skema for husstandens børn (personer under 18 år). Turene skal være foretaget på almindelige hverdage i Århus, i maj måned 1997.

	Barn 1					Barn 2					Barn 3				
Fornavn	Bilpas-sager	Bus	Knal-lert	Cykel	Gang	Bilpas-sager	Bus	Knal-lert	Cykel	Gang	Bilpas-sager	Bus	Knal-lert	Cykel	Gang
Transportmiddelvalg fordelt på turformål															
Ture til og fra pasning/skole/uddannelse															
Ture til og fra indkøb/bank/læge															
Ture til og fra besøg hos venner															
Ture til og fra fritids- og sportsaktiviteter															
Ture til og fra fritidsarbejde															
Ture i forbindelse med fritidsarbejde (avisbud)															

Spørgsmål 8.**Hvor ofte kører du i dag (foråret 1997) med Århus Sporveje?**

	Kryds:
Dagligt eller næsten dagligt.	<input type="checkbox"/>
En eller flere gange om ugen.	<input type="checkbox"/>
En eller flere gange om måneden.	<input type="checkbox"/>
Sjældnere.	<input type="checkbox"/>
Aldrig.	<input type="checkbox"/>

Spørgsmål 9.

	Ja	Nej
Har du i dag klippekort til Århus Sporveje.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har du i dag månedskort til Århus Sporveje.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Spørgsmål 10.**Angiv med et kryds om du fortsatte eller hvornår du stoppede med at bruge cykel/bus til din bolig-arbejdsstedtransport .**

	Kryds:	Tidspunkt (måned og år)
Jeg stoppede stort set som CykelBus'ter efter CykelBus'terperioden (efter april 1996). Sæt kryds og gå til spørgsmål 10.	<input type="checkbox"/>	
Jeg fortsatte stort set som CykelBus'ter efter CykelBus'terperioden (efter april 1996). Sæt kryds og gå til spørgsmål 11.	<input type="checkbox"/>	

Spørgsmål 11.

Vægt årsagerne til at du stoppede dit liv som CykelBus'ter, efter april 1996 ?

Du skal rangordne følgende 11 udsagn med værdierne fra 1 til 11. Læs venligst alle udsagnene igennem før du rangordner dem. Udsagnet med værdien 11 har størst betydning og udsagnet med værdien 1 den mindste betydning. (NB.: alle felter skal have forskellige værdier).

	Skriv værdierne fra 1 til 11:
Livet som CykelBus'ter var ikke foreneligt med min jobfunktion.	<input type="checkbox"/>
Jeg synes, det er uden betydning, om jeg bidrager til at øge luftforureningen i Århus med min bilkørsel.	<input type="checkbox"/>
Jeg sparede ikke nok penge ved at cykle.	<input type="checkbox"/>
Jeg mener ikke at mit CykelBus'terliv kunne forenes med min families daglige liv.	<input type="checkbox"/>
Det betød ikke nok for mit helbred at cykle.	<input type="checkbox"/>
Jeg syntes, at vejret ofte var for dårligt.	<input type="checkbox"/>
Jeg var utryk og følte mig usikker ved trafikken mellem arbejde/uddannelsessted og bopæl.	<input type="checkbox"/>
Der manglede cykelstier på vejen mellem arbejde og bopæl.	<input type="checkbox"/>
Dårligt vedligeholdte veje og stier mellem bopæl og arbejde.	<input type="checkbox"/>
Jeg brugte for meget tid på at cykle mellem arbejde/uddannelsessted og bopæl.	<input type="checkbox"/>
Ægtefællen/familien syntes, ikke det var en god ide, at jeg fortsatte som CykelBus'ter.	<input type="checkbox"/>

Spørgsmål 12.

Angiv årsagen til, at du fortsatte dit liv som CykelBus'ter, efter april 1996 ?

Du skal rangordne følgende 10 udsagn med værdierne fra 1 til 10. Læs venligst alle udsagnene igennem før du rangordner dem. Udsagnet med værdien 10 har størst betydning og udsagnet med værdien 1 den mindste betydning. (NB.: alle felter skal have forskellige værdier).

	Skriv værdierne fra 1 til 11:
Livet som CykelBus'ter var foreneligt med min jobfunktion.	<input type="checkbox"/>
Jeg synes, det har betydning om jeg bidrager til at øge luftforureningen i Århus med min bilkørsel.	<input type="checkbox"/>
Jeg sparede penge ved at cykle.	<input type="checkbox"/>
Jeg mener at mit CykelBus'terliv kunne forenes med min families daglige liv.	<input type="checkbox"/>
Jeg føler det er godt for mit helbred at cykle.	<input type="checkbox"/>
Jeg syntes ikke at vejret ofte var for dårligt.	<input type="checkbox"/>
Jeg var tryk og følte mig sikker ved trafikken mellem arbejde/uddannelsessted og bopæl.	<input type="checkbox"/>
Der mange cykelstier på vejen mellem arbejde og bopæl.	<input type="checkbox"/>
Godt vedligeholdte veje og stier mellem bopæl og arbejde.	<input type="checkbox"/>
Ægtefællen/familien syntes det var en god ide at jeg fortsatte som CykelBus'ter.	<input type="checkbox"/>

Og nu nogle spørgsmål fra hjerteforeningen:

Spørgsmål 13.

Har dine besøg i Hjertecentret medført at du i hverdagen er blevet mere opmærksom på betydningen af:

	Ja	Nej
Kost	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rygning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motion	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Spørgsmål 14.

Har dine besøg i Hjertecentret medført at du har foretaget ændringer i din hverdag med hensyn til:

	Ja	Nej
Kost	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rygning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motion	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bemærkninger.

Har du nogle bemærkninger til CykelBus'terprojektet er du velkommen til skrive dem her:

--



Trafikforskningsgruppen
Aalborg Universitet
Fibigerstræde 11
DK-9220 Aalborg Øst
Tlf. 96 35 83 75
Fax: 98 15 35 37